



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail des dispositions générales de sécurité

117^e session

Genève, 8-11 octobre 2019

Rapport du Groupe de travail des dispositions générales de sécurité sur les travaux de sa 117^e session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	2-4	3
III. Amendements aux règlements sur les autobus et les autocars (point 2 de l'ordre du jour)	5-11	3
A. Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M ₂ et M ₃)	5-10	3
B. Règlement ONU n° 118 (Comportement au feu des matériaux)	11	5
IV. Règlement ONU n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières) (point 3 de l'ordre du jour)	12-13	5
V. Règlement ONU n° 34 (Prévention des incendies) (point 4 de l'ordre du jour)	14	5
VI. Règlement ONU n° 35 (Disposition des pédales de commande) (point 5 de l'ordre du jour)	15-16	6
VII. Amendements aux règlements relatifs aux vitrages de sécurité (point 6 de l'ordre du jour)	17-26	6
A. Règlement technique mondial ONU n° 6 (Vitrages de sécurité)	21-23	6
B. Règlement ONU n° 43 (Vitrages de sécurité)	24-25	7
VIII. Détection de la présence d'usagers de la route vulnérables (point 7 de l'ordre du jour)	26-36	7
A. Règlement ONU n° 46 (Systèmes de vision indirecte)	29-34	8
B. Règlement ONU sur les systèmes de surveillance de l'angle mort	35-36	9



IX.	Règlement ONU n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage) (point 8 de l'ordre du jour).....	37-39	9
X.	Règlement ONU n° 58 (Dispositifs arrière de protection anti-encastrement) (point 9 de l'ordre du jour).....	40-41	9
XI.	Règlement ONU n° 62 (Dispositifs antivol des cyclomoteurs et motocycles) (point 10 de l'ordre du jour).....	42-43	10
XII.	Amendements aux règlements concernant les véhicules fonctionnant au gaz (point 11 de l'ordre du jour).....	44-49	10
	A. Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL).....	44-45	10
	B. Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC/GNL).....	46-49	10
XIII.	Règlement ONU n° 93 (Protection contre l'encastrement à l'avant) (point 12 de l'ordre du jour).....	50-51	11
XIV.	Règlement ONU n° 116 (Dispositifs antivol et systèmes d'alarme) (point 13 de l'ordre du jour).....	52-54	11
XV.	Règlement ONU n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) (point 14 de l'ordre du jour).....	55-56	12
XVI.	Règlement ONU n° 122 (Systèmes de chauffage) (point 15 de l'ordre du jour).....	57-58	12
XVII.	Règlement ONU n° 144 (Systèmes automatiques d'appel d'urgence en cas d'accident) (point 16 de l'ordre du jour).....	59-64	12
XVIII.	Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) (point 17 de l'ordre du jour).....	65	13
XIX.	Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (point 18 de l'ordre du jour).....	66-67	13
XX.	Enregistreur de données de route (point 19 de l'ordre du jour).....	68-71	14
XXI.	Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (point 20 de l'ordre du jour).....	72-73	14
XXII.	Élection du Bureau (point 21 de l'ordre du jour).....	74	15
XXIII.	Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour).....	75-83	15
	A. Système d'avertissement en cas d'ouverture des portières.....	75-76	15
	B. Proposition d'amendement à la Résolution R.E.6.....	77-78	15
	C. Mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs.....	79-80	15
	D. Thèmes prioritaires pour le Groupe de travail.....	81	16
	E. Autres questions.....	82-83	16
XXIV.	Ordre du jour provisoire de la 118 ^e session.....	84	16
Annexes			
I.	List of informal documents considered during the session.....		18
II.	Proposition d'amendements au Règlement ONU n° [151] (Systèmes de surveillance de l'angle mort pour les véhicules lourds).....		20
III.	Groupes informels relevant du Groupe de travail.....		25

I. Participation

1. Le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité (GRSG) a tenu sa 117^e session du 8 au 11 octobre 2019 à Genève. La réunion était présidée par M. A. Erario (Italie). Conformément à l'article premier du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (ECE/TRANS/WP.29/690/Rev.1), ont participé aux travaux des experts des pays suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Arabie saoudite, Belgique, Canada, Chine, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Koweït, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Suède, Suisse et Tchéquie. Un expert de la Commission européenne y a aussi participé, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes : Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Association internationale des véhicules fonctionnant au gaz naturel (NGV Global), Organisation internationale de normalisation (ISO), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Liquid Gas Europe (LG Europe), Association de l'industrie des véhicules de loisirs (RVIA) et World Bicycle Industry Association (WBIA). Sur invitation spéciale du Président, un expert du Comité européen de normalisation (CEN) a participé à la réunion.

II. Adoption de l'ordre du jour (Point 1 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/15 et Add.1 ;
Documents informels GRSG-117-01 et GRSG-117-20.

2. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/15 et Add.1) proposé pour sa 117^e session, tel qu'il figure dans sa version récapitulative actualisée (GRSG-117-20).

3. Le Groupe de travail a également adopté l'ordre d'examen des points de l'ordre du jour (GRSG-117-01) tel que proposé par le Président.

4. Les documents informels distribués au cours de la session sont énumérés à l'annexe I du présent rapport. Les groupes informels relevant du Groupe de travail sont énumérés à l'annexe III.

III. Amendements aux règlements sur les autobus et les autocars (Point 2 de l'ordre du jour)

A. Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/30 ;
ECE/TRANS/WP.29/2019/99,
ECE/TRANS/WP.29/2019/100,
ECE/TRANS/WP.29/2019/101 ;
documents informels GRSG-117-03, GRSG-117-07,
GRSG-117-08, GRSG-117-10 et GRSG-117-54.

5. Le Président a rappelé les débats tenus à sa 116^e session par le Groupe de travail au sujet des propositions d'amendements aux prescriptions de l'annexe 11 au Règlement ONU n° 107 relatives à la masse minimale sur l'essieu avant des véhicules articulés de la classe I (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/95, par. 5). Les propositions d'amendements avaient été publiées sous des cotes officielles (ECE/TRANS/WP.29/2019/99, ECE/TRANS/WP.29/2019/100 et ECE/TRANS/WP.29/2019/101) pour examen et adoption par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) et le Comité

d'administration de l'Accord de 1958 (AC.1) à leurs sessions de novembre 2019. L'expert du Royaume-Uni a rappelé ses réserves pour complément d'étude sur l'efficacité du freinage et la stabilité au freinage. Le Groupe de travail a décidé de maintenir les documents à l'ordre du jour du WP.29 étant donné qu'il était toujours possible d'y apporter des modifications supplémentaires, si nécessaire.

6. Le secrétaire du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a informé le Groupe de travail de la création d'un groupe de travail informel de la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar. Il a fait référence aux débats tenus à la soixante-cinquième session du GRSP, à l'issue desquels ce dernier avait appelé de ses vœux l'établissement d'un nouveau règlement ONU traitant cette question (voir également le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2019/22, par. 3). Il a en outre rappelé que le champ d'application des Règlements ONU n^{os} 44 et 129 était limité aux véhicules de la catégorie M₁. Le GRSP envisageait d'étendre le champ d'application de ces règlements de manière qu'ils s'appliquent également aux véhicules des catégories M₂ et M₃. Il a en outre informé le Groupe de travail que le WP.29 avait déjà approuvé le mandat et que le nouveau groupe informel soumettrait son cahier des charges sous une cote officielle au GRSP à la session suivante de celui-ci. Il a enfin rappelé que les travaux sur ce sujet nécessiteraient les compétences conjointes du Groupe de travail et du GRSP.

7. L'expert de l'Allemagne a indiqué que la législation de l'Union européenne exigeait l'utilisation de dispositifs de retenue pour le transport d'enfants par autobus et autocar. Toutefois, compte tenu de la conception et de la disposition actuelles des sièges et de leurs ceintures de sécurité, plusieurs questions avaient été soulevées en ce qui concernait les véhicules des catégories M₂ et M₃, questions qui demandaient un examen approfondi. Le Groupe de travail a affirmé que la sécurité des enfants transportés par autobus et autocar était de première importance et a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa session suivante.

8. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/30, portant sur la position des trappes d'évacuation sur les autobus des classes A et B de la catégorie M₂ dans le cadre de la transition entre les séries 05 et 06 d'amendements au Règlement ONU n^o 107. Après avoir apporté des précisions sur l'emplacement des trappes d'évacuation dans les véhicules concernés et adapté les termes utilisés (GRSG-117-54), le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/30 tel que modifié par le document informel GRSG-117-54. Il a été demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 7 à la série 06 d'amendements, de complément 2 à la série 07 d'amendements et de complément 2 à la série 08 d'amendements au Règlement ONU n^o 107 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

9. L'expert de l'Espagne a présenté le document informel GRSG-117-03, dans lequel est énoncée une proposition d'amendement au Règlement ONU n^o 107 visant à empêcher tout déplacement des véhicules des catégories M₂ et M₃ pendant l'utilisation de leurs élévateurs ou rampes. Le Groupe de travail a décidé de reprendre le débat à sa session suivante sur la base d'un document officiel.

10. L'expert de la France a présenté le document informel GRSG-117-07, dans lequel est exposée la législation nationale relative aux navettes urbaines autonomes d'une capacité de transport de neuf à seize passagers en position assise et debout. Il a souligné que cette législation nationale était fondée sur les principes du Règlement ONU n^o 107 pour les véhicules de la classe A des catégories M₂ et M₃, assortie de plusieurs dérogations concernant entre autres le nombre minimum de sièges ou la largeur de la porte de service. Il a également souligné la nécessité d'apporter des modifications en ce qui concernait les systèmes de freinage, les commandes de direction et les évaluations de la stabilité en cas de fonctionnement autonome. Il a informé le Groupe de travail que les procédures d'essai étaient fondées sur les Règlements ONU n^{os} 151 et [152] ainsi que sur les protocoles du Programme européen d'évaluation des nouveaux véhicules (EuroNCAP). Des éléments complémentaires tels que la vérification des processus, la cybersécurité et la connectivité avaient été ajoutés aux prescriptions nationales relatives aux homologations. Le Groupe de travail a montré un vif intérêt pour ces faits nouveaux et a engagé un débat sur divers sujets

connexes, notamment la nécessité de créer une nouvelle catégorie de véhicules, la surveillance du fonctionnement par un centre de contrôle ou la nécessité de systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée. Le Groupe de travail a convenu que la nouvelle technologie des navettes autonomes était très importante et a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa session suivante.

B. Règlement ONU n° 118 (Comportement au feu des matériaux)

Document : Document informel GRSG-117-08.

11. L'expert de la France, s'exprimant à titre de président du groupe de travail informel du comportement général des véhicules des catégories M₂ et M₃ en cas d'incendie, a présenté le document informel GRSG-116-08, dans lequel sont exposés les résultats de la réunion tenue à Bergisch Gladbach (Allemagne) les 25 et 26 juin 2019. Il a indiqué que le groupe de travail informel avait commencé à donner suite à une étude en cours en Allemagne sur la toxicité et l'opacité des fumées afin de définir une méthode d'essai simplifiée visant à déterminer la toxicité des matériaux. Il a en outre informé le Groupe de travail qu'aucune proposition d'amendement aux Règlements ONU n^{os} 107 et 118 n'était encore disponible. Le Groupe de travail espérait vivement examiner des propositions à sa session suivante.

IV. Règlement ONU n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières) (Point 3 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/2,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/34 ;
documents informels GRSG-117-26, GRSG-117-45
et GRSG-117-44-Rev.1.

12. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/2, portant sur les bords des capots. Après un débat technique approfondi et une adaptation des termes utilisés, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/2 tel que modifié par le document informel GRSG-117-45. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 4 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 26 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

13. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/34, dans lequel les prescriptions relatives aux essuie-glaces sont précisées par un simple dessin générique des zones concernées. Après un débat technique approfondi et une adaptation des termes employés et des dispositions transitoires, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/34 tel que modifié par le document informel GRSG-117-44-Rev.1, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 26 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

V. Règlement ONU n° 34 (Prévention des incendies) (Point 4 de l'ordre du jour)

14. L'expert de la Commission européenne a fait savoir au Groupe de travail que les chocs arrière, en particulier pour les véhicules électriques et hybrides électriques, entraînaient des risques d'incendie, et que le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) s'occuperait de cette question. Le Président a confirmé ces informations et a ajouté qu'une équipe spéciale relevant du GRSP avait été créée à cet effet. L'expert de l'OICA,

secrétaire par intérim de l'équipe spéciale, a expliqué que l'objectif de celle-ci était d'établir un nouveau règlement ONU sous la supervision du GRSP et que les renvois internes seraient harmonisés à un stade ultérieur. L'expert de l'Allemagne a mentionné diverses considérations tendant au retrait des dispositions relatives aux essais de collision du Règlement ONU n° 34. Il a proposé de donner suite à ce débat en soumettant un nouveau document concernant les véhicules hybrides électriques avec réservoir de carburant lors d'une session future.

VI. Règlement ONU n° 35 (Disposition des pédales de commande) (Point 5 de l'ordre du jour)

Document : Document informel GRSG-117-35.

15. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-117-35, dans lequel il est demandé de retirer le document ECE/TRANS/WP.29/2019/93 du point 4.7.1 de l'ordre du jour provisoire de la 179^e session du WP.29 (12-14 novembre 2019) et de reprendre l'examen de cette question à l'une des futures sessions du Groupe de travail.

16. Le Groupe de travail a décidé de réexaminer le document à sa session suivante et de demander le retrait du document ECE/TRANS/WP.29/2019/93 de l'ordre du jour provisoire de la 179^e session du WP.29 (12-14 novembre 2019).

VII. Amendements aux règlements relatifs aux vitrages de sécurité (Point 6 de l'ordre du jour)

Documents : Documents informels GRSG-117-37, GRSG-117-38 et GRSG-117-39.

17. L'expert de la République de Corée, président du groupe de travail informel des vitrages de toit panoramique, a présenté le document informel GRSG-117-38, dans lequel figure un rapport d'étape sur les activités du groupe informel depuis 2015, qui ont abouti à la proposition d'une nouvelle Résolution mutuelle n° [4]. Le secrétaire du groupe de travail informel a présenté le document informel GRSG-117-37, portant sur les progrès du groupe au cours de ses 19 réunions depuis la 110^e session du Groupe de travail. Il a en outre présenté en détail le document informel GRSG-117-39, dans lequel est énoncée une proposition de nouvelle R.M. n° [4].

18. Le Groupe de travail a accueilli favorablement la proposition et a demandé qu'elle soit publiée sous une cote officielle pour la session suivante.

19. Le secrétariat a rappelé la nécessité d'informer l'AC.3 de ces nouveaux éléments afin que le mandat donné dans le document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/41 soit respecté.

A. Règlement technique mondial ONU n° 6 (Vitrages de sécurité)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/35.
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33 ;
Documents informels GRSG-117-43 et GRSG-117-49.

20. L'expert de l'Inde a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/35 visant à harmoniser le Règlement technique mondial (RTM) ONU n° 6 avec le Règlement ONU n° 43 relatif à l'utilisation facultative de vitres en verre feuilleté à propriétés mécaniques améliorées, en particulier pour le vitrage avant, extérieur et orienté vers l'avant du pont supérieur d'un véhicule à deux étages. Il a souligné que le document avait déjà été examiné lors de la session précédente du Groupe de travail.

21. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/35 et a demandé au secrétariat de le soumettre au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) en tant que projet d'amendement au RTM ONU n° 6 pour examen à sa session de mars 2020. L'expert de l'Inde a été invité à fournir au secrétariat un rapport technique qui accompagnerait la proposition dans le délai imparti pour la 180^e session du WP.29 (9 décembre 2019).

22. L'expert de la République de Corée a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33, tel que modifié par les documents GRSG-117-43 et GRSG-117-49, portant sur la nécessité d'exclure de la zone I le masque opaque éventuel qui est défini au paragraphe 7.1.3.2.4 des annexes relatives à l'installation de vitres en verre feuilleté. L'expert de l'Allemagne a précisé qu'il n'y avait pas de différence réelle entre le RTM ONU n° 6 et le Règlement ONU n° 43, car le RTM ONU prévoyait deux options tandis que le Règlement ONU n'en utilisait qu'une des deux, ce qui était conforme aux accords.

23. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33 tel que modifié par le document informel GRSG-117-49, et a demandé au secrétariat de le soumettre à l'AC.3 en tant que projet d'amendement au RTM ONU n° 6 pour examen à sa session de mars 2020. L'expert de la République de Corée a été invité à fournir au secrétariat un rapport technique qui accompagnerait la proposition dans le délai imparti pour la 180^e session du WP.29 (9 décembre 2019).

B. Règlement ONU n° 43 (Vitrages de sécurité)

24. L'expert de l'OICA s'est demandé si les amendements au RTM ONU n° 6 (voir par. 20 à 23 ci-dessus) nécessiteraient des amendements parallèles au Règlement ONU n° 43. À la demande du Président, l'expert de l'OICA a accepté d'établir une proposition s'y rapportant pour la session suivante.

25. Le Groupe de travail a décidé de reprendre le débat sur les amendements au Règlement ONU n° 43 sur la base d'une proposition qui serait soumise par l'OICA à sa session suivante.

VIII. Détection de la présence d'usagers de la route vulnérables (Point 7 de l'ordre du jour)

Documents : Documents informels GRSG-117-04 et GRSG-117-34.

26. L'expert de la Suisse, en sa qualité d'ambassadeur du Groupe de travail du bruit et des pneumatiques, a présenté le document informel GRSG-117-04, dans lequel est rapporté un débat sur le champ d'application et sur l'installation d'une commande de pause, qui avait été jugée possible dans les cas où un système à caméra et moniteur serait actif. Le Groupe de travail a noté que l'utilisation de ce système pourrait être gênée dans les cas où le véhicule serait utilisé en combinaison avec une remorque et a donc recommandé que, dans de tels cas, la commande de pause soit inactive.

27. Le Groupe de travail a pris note du document informel GRSG-117-34, présenté par le groupe de travail informel de la détection d'usagers de la route vulnérables à faible distance lors des manœuvres à basse vitesse (VRU-Proxi), dans lequel il est fait le point sur les activités du groupe de travail informel et où est résumée la proposition de règlement sur l'homologation des dispositifs de marche arrière des véhicules à moteur en ce qui concerne la détection par le conducteur d'usagers de la route vulnérables situés derrière son véhicule. Le règlement suivrait une stratégie multimodale comprenant la vision indirecte, les systèmes de détection, la vision directe et des combinaisons de méthodes ou de dispositifs, et porterait à la fois sur l'homologation des composants et sur leur installation.

28. Le Groupe de travail a décidé de reprendre à sa session suivante le débat sur ce nouveau règlement ONU, sur la base d'une proposition que soumettrait le groupe de travail

informel, dont il a pris note de la réunion à venir, prévue à Bruxelles du 26 au 28 novembre 2019.

A. Règlement ONU n° 46 (Systèmes de vision indirecte)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/27,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/31 ;
Documents informels GRSG-117-16, GRSG-117-17, GRSG-117-32,
GRSG-117-40 et Rev.1-3, GRSG-117-41 et GRSG-117-42.

29. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/27, portant sur la possibilité d'une modification temporaire de la vision et, se fondant sur le document informel GRSG-117-40, a souligné la différence entre le champ de vision pertinent et le champ de vision requis. L'expert de la France a accueilli favorablement la proposition dans son principe, mais a posé des questions sur les conditions d'activation ou de désactivation de la modification temporaire de la vision par le conducteur et a demandé que soit mieux définie la notion de « manœuvre temporaire ». L'expert du Royaume-Uni a appuyé les préoccupations évoquées par son homologue français et a ajouté que la vision modifiée pourrait aboutir à créer de nouveaux angles morts.

30. Après un débat technique approfondi et une adaptation des termes employés, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/27 tel que modifié par le document informel GRSG-117-40-Rev.3 tel que reproduit, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 7 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 46 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

31. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/31, portant sur les lignes d'indication permettant de repérer les variations de grossissement pour les systèmes à caméra et moniteur affichant plus d'un champ de vision sur le même support. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/31 et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément au Règlement ONU n° 46 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

32. L'expert de l'Italie a présenté les documents informels GRSG-117-16 et GRSG-117-17 sur les rétroviseurs de forme libre. Le Groupe de travail a noté que les experts avaient besoin de davantage d'informations sur cette nouvelle technologie et a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour de sa session suivante pour réexamen. Le Président a invité les délégués à se mettre en relation avec l'expert de l'Italie pour de plus amples informations.

33. L'expert de la République de Corée a présenté le document informel GRSG-117-32 tendant à préciser les dispositions relatives aux essais des systèmes à caméra et moniteur lorsqu'ils sont installés sur un véhicule. L'expert de l'Allemagne a précisé que le Règlement ONU n° 46 traitait déjà des essais des systèmes installés sur les véhicules et qu'il ne voyait donc pas la nécessité de dispositions supplémentaires relatives à des essais. Le Président a invité les experts à vérifier si le Règlement ONU n° 46 devait être modifié et a invité la Corée à présenter une proposition connexe à la session suivante du Groupe de travail, si nécessaire.

34. L'expert de l'Allemagne a présenté les documents GRSG-117-41 et GRSG-117-42, dans lesquels sont proposées des corrections au texte du Règlement ONU n° 46. Les experts de la France et des Pays-Bas ont engagé un débat sur la nécessité d'apporter diverses corrections au texte du Règlement. Le Groupe de travail a décidé de reprendre le débat sur ces corrections à sa session suivante, sur la base d'une proposition qui serait soumise par les experts de la France et de l'Allemagne. Le secrétariat a rappelé au Groupe de travail que le Bureau des affaires juridiques interprétait de manière stricte l'usage des rectificatifs et a invité les experts à envisager de recourir à un complément dans le cas où des modifications de fond seraient apportées au texte.

B. Règlement ONU sur les systèmes de surveillance de l'angle mort

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/25 ;
Documents informels GRSG-117-23 et GRSG-117-24 et Rev.1.

35. L'expert du groupe de travail informel de la détection d'usagers de la route vulnérables à faible distance a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/25, dans lequel sont énoncées deux propositions, dont l'une précise les procédures d'essai permettant de choisir des combinaisons de paramètres de manière non aléatoire, et dont l'autre énonce des prescriptions en matière de protrusion pour les éléments externes des systèmes de surveillance de l'angle mort. Il a également présenté le document informel GRSG-117-23, dans lequel sont précisés les éléments à prendre en compte pour la détermination de l'angle avant droit du véhicule.

36. Après un débat technique approfondi et une adaptation des termes employés (document informel GRSG-117-24-Rev.1), le Groupe de travail a adopté les documents ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/25 et GRSG-117-23 tels que reproduits à l'annexe II du présent rapport, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 1 au Règlement ONU n° 151 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

IX. Règlement ONU n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage) (Point 8 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/6 ;
Documents informels GRSG-117-06, GRSG-117-09 et GRSG-117-25.

37. L'expert de la Commission européenne a présenté le document informel GRSG-117-25, tendant à modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/6 actualisant les dispositions relatives aux attelages mécaniques amovibles montés sur les véhicules automobiles, notamment en ce qui concerne la nécessité de fournir des informations claires au conducteur. L'expert de la Finlande a présenté le document informel GRSG-117-06, dans lequel sont énoncées de nouvelles modifications du Règlement ONU n° 55 qui tendent à préciser les éléments flexibles de l'articulation.

38. Le Groupe de travail a adopté le document informel GRSG-117-25 tendant à modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/6 et a demandé au secrétariat d'ajouter, sur la base de la partie correspondante du document informel GRSG-117-06, une annexe 3 actualisée sur la marque d'homologation et de la soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 55 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

39. Le Groupe de travail a décidé de reprendre à sa session suivante l'examen du document informel GRSG-117-06 sur la base de nouveaux documents de travail et du document informel GRSG-117-09.

X. Règlement ONU n° 58 (Dispositifs arrière de protection anti-encastrement) (Point 9 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32 ;
Documents informels GRSG-117-46, GRSG-117-50
et GRSG-117-51.

40. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32, dans lequel sont énoncées des prescriptions relatives aux dispositifs aérodynamiques. L'expert de la CLEPA a présenté le document informel GRSG-117-46, dans lequel sont apportées des précisions sur le domaine des dispositifs aérodynamiques à dureté limitée.

L'expert de la Commission européenne a présenté le document informel GRSG-117-50, tendant à modifier la définition des dispositifs et équipements aérodynamiques figurant dans le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32.

41. Après un débat technique approfondi et une adaptation des termes employés, le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32 tel que modifié par le document informel GRSG-117-51, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 1 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 58 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

XI. Règlement ONU n° 62 (Dispositifs antivol des cyclomoteurs et motocycles) (Point 10 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/24.

42. L'expert de la France a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/24, dans lequel sont proposées des prescriptions relatives à la compatibilité électromagnétique pour les dispositifs électromécaniques et électroniques, afin de prévenir toute utilisation non autorisée.

43. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/24. Il a demandé au secrétariat d'en supprimer les crochets du paragraphe 12, d'y ajouter des prescriptions concernant la marque et le numéro d'homologation et de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 62 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

XII. Amendements aux règlements concernant les véhicules fonctionnant au gaz (Point 11 de l'ordre du jour)

A. Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL)

Documents : Documents informels GRSG-117-15 et GRSG-117-52.

44. L'expert de l'Italie a présenté le document informel GRSG-117-15, dans lequel est introduit le nouveau connecteur J15. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de la question à sa session suivante, sur la base d'un document de travail fondé sur le document informel GRSG-117-15.

45. L'expert de LG Europe a présenté le document informel GRSG-117-52. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de vérifier les différentes versions linguistiques du Règlement ONU n° 67, car des incohérences avaient été signalées, et de les rectifier en publiant un erratum.

B. Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC/GNL)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/26,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/28 ;
Documents informels GRSG-117-18 et Rev.1 et GRSG-117-28.

46. L'expert de NGV Global a présenté le document informel GRSG-117-18 tendant à modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/26 introduisant des amendements à l'annexe 3A du Règlement ONU n° 110 en précisant les questions liées au contrôle technique périodique et à la requalification périodique des bouteilles à GNC.

47. Le Groupe de travail a adopté le document informel GRSG-117-18-Rev.1 modifiant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/26 et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que proposition de complément 1 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 110 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

48. L'expert de NGV Global a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/28, dans lequel sont proposées plusieurs modifications des critères de conception énoncés à l'annexe 3 du Règlement ONU n° 110. L'expert de l'OICA a appuyé le document et a suggéré quelques modifications (document informel GRSG-117-28).

49. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/28 tel que modifié par le document informel GRSG-117-28, et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que proposition de complément 2 à la série 04 d'amendements au Règlement ONU n° 110 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

XIII. Règlement ONU n° 93 (protection contre l'encastrement à l'avant) (Point 12 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/19 ;
Documents informels GRSG-117-36, GRSG-117-48
et GRSG-117-55.

50. L'expert de la Commission européenne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/19, dans lequel il est proposé d'actualiser les dispositions relatives aux dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant à homologuer en tant que partie intégrante du véhicule, et d'autoriser une forme plus arrondie des cabines afin d'améliorer leur efficacité aérodynamique. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-117-36, dans lequel est soulignée la nécessité de conserver des exceptions pour les véhicules de la catégorie G et a proposé de traiter la question du champ d'application dans une proposition distincte.

51. Après un débat technique détaillé et une adaptation des termes employés (document informel GRSG-117-55), le Groupe de travail a décidé de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que proposition de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 93 pour examen à leurs sessions de juin 2020, prévoyant ainsi un réexamen à sa 118^e session.

XIV. Règlement ONU n° 116 (Dispositifs antivol et systèmes d'alarme) (Point 13 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/07,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/20,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/21,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/22 ;
Documents informels GRSG-117-11, GRSG-117-12, GRSG-117-13,
GRSG-117-14, GRSG-117-29 et GRSG-117-31.

52. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-117-31, tendant à modifier le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/07 portant modification de la définition des clefs afin de tenir compte des systèmes d'alarme novateurs des véhicules, notamment les alarmes silencieuses ou le déverrouillage des portes à l'aide d'un téléphone intelligent. Le Groupe de travail a convenu qu'il fallait poursuivre les travaux et, à cette fin, a envisagé la création d'une équipe spéciale. Les experts de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni ont manifesté leur intérêt pour ces travaux.

53. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-117-29, dans lequel il est donné un aperçu de la division du Règlement ONU n° 116 en trois nouveaux règlements sur i) les dispositifs antivol et systèmes d'alarme, ii) les dispositifs de protection contre les utilisations non autorisées et iii) les homologations des dispositifs d'immobilisation et des

véhicules en ce qui concerne leur dispositif d'immobilisation.

54. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session suivante, en mars 2020.

XV. Règlement ONU n° 121 (Identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs) (Point 14 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/17.

55. L'expert de l'OICA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/17, qui tend à autoriser l'utilisation de davantage de couleurs pour transmettre les informations par l'intermédiaire des témoins existants. À la demande d'experts de plusieurs Parties contractantes, il a expliqué le codage des principales couleurs, à savoir « vert » pour la fonction en cours d'exécution, « jaune » pour l'avertissement d'information, « rouge » pour l'avertissement de danger, « blanc » pour l'information et « bleu » pour l'information sur les feux de route.

56. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/17 et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 04 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 121 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

XVI. Règlement ONU n° 122 (Systèmes de chauffage) (point 15 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/29.

57. L'expert de la CLEPA a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/29, dans lequel il est proposé de supprimer les essais prescrits à l'annexe 4 pour les pompes à chaleur.

58. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/29 et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 06 au Règlement ONU n° 122 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

XVII. Règlement ONU n° 144 (Systèmes automatiques d'appel d'urgence en cas d'accident) (Point 16 de l'ordre du jour)

Documents : (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23),
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/18,
ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/23 ;
Documents informels GRSG-117-02, GRSG-117-30
et GRSG-117-47.

59. L'expert de l'OICA a rappelé que le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2018/23 avait pour objet de rectifier le champ d'application du Règlement ONU n° 144. L'expert de la Fédération de Russie a proposé d'autres corrections d'ordre rédactionnel et amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/18) tendant à permettre aux Parties contractantes d'appliquer les prescriptions pertinentes pour évaluer la conformité des systèmes automatiques d'appel d'urgence en cas d'accident conçus pour être installés sur des véhicules des catégories autres que M₁ et N₁. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/23 tendant à étendre le champ d'application

de ces systèmes lorsqu'ils sont montés sur des véhicules appartenant à des catégories autres que M₁ et N₁.

60. Le Groupe de travail a accueilli favorablement le document informel GRSG-117-47, établi par l'expert de la Fédération de Russie, dans lequel est fourni un texte récapitulatif du Règlement, y compris les corrections nécessaires et les amendements proposés.

61. Le secrétariat a présenté le document informel GRSG-177-02, tendant à informer le Groupe de travail d'une incohérence dans le libellé de la sous-section 26.7.2.3 du Règlement ONU n° 144. Le Groupe de travail a approuvé la suppression du terme « de secours » au paragraphe 26.7.2.3.

62. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/18 et a demandé au secrétariat de le soumettre avec le libellé rectifié du paragraphe 26.7.2.3 (voir par. 61 ci-dessus) au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 01 au Règlement ONU n° 144 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

63. Le Groupe de travail a adopté le document informel GRSG-117-30 et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de complément 02 au Règlement ONU n° 144 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

64. Le Groupe de travail a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/23 et a demandé au secrétariat de le soumettre au WP.29 et à l'AC.1 en tant que projet de série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 144 pour examen à leurs sessions de mars 2020.

XVIII. Règlement ONU n° 0 (Homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule) (Point 17 de l'ordre du jour)

Documents : Documents informels WP.29-178-04 et GRSG-116-47.

65. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait transmis au groupe informel de l'homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule, pour examen à sa réunion de juin 2019, le document informel GRSG-116-47, dans lequel sont énumérés les éléments qui pourraient être pris en compte par les règlements techniques dans la deuxième phase de ses travaux. Ces renseignements avaient été intégrés dans le document informel WP.29-178-04.

XIX. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) (Point 18 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/8 ;
Document informel GRSG-117-33.

66. Le secrétariat, s'exprimant au nom de l'Égypte, a présenté le document informel GRSG-117-33, dans lequel sont proposés plusieurs amendements à la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3). Le Groupe de travail a estimé que plusieurs de ces amendements étaient logiques, mais que d'autres nécessitaient un examen plus approfondi. Il a décidé de reprendre l'examen du document informel GRSG-117-33 à sa session suivante sur la base d'un document officiel.

67. L'expert de l'IMMA a rappelé le document ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/8 et a informé le Groupe de travail que la vérification de la nécessité d'un amendement parallèle à la Résolution spéciale n° 1 (R.S.1) au titre de l'Accord de 1998 n'avait pas été menée à bien. Le Groupe de travail a convenu de maintenir ce point à son ordre du jour.

XX. Enregistreur de données de route (Point 19 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/1147 ;
Documents informels GRSG-117-05, GRSG-117-21
et GRSG-117-22.

68. L'expert des Pays-Bas, coprésident du groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée, a présenté le document informel GRSG-117-21, dans lequel figure un rapport d'étape sur les activités du groupe de travail informel. Le Groupe de travail a pris note des questions relatives au lieu de stockage des données (à bord ou à distance). Le Groupe de travail a convenu de poursuivre l'examen de ces questions à sa session suivante.

69. Le Groupe de travail a pris note du document informel GRSG-117-22, dans lequel figure une comparaison des champs d'application, des systèmes et des techniques relatives aux données respectivement pour les enregistreurs de données de route et les systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée. En ce qui concernait le champ d'application, le Groupe de travail a convenu qu'il fallait se référer à la fois à l'Accord de 1958 et à l'Accord de 1998. L'expert des Pays-Bas a confirmé que le résultat final serait une proposition de prescriptions techniques qui soient neutres, afin de permettre leur utilisation dans le cadre des deux accords. Le Groupe de travail a noté que le document serait présenté en tant que document informel au WP.29 à sa session suivante, en novembre 2019.

70. L'expert de la Chine a présenté le document informel GRSG-117-05, dans lequel est exposée la norme nationale obligatoire chinoise, intitulée « Système d'enregistrement des données de route pour automobiles ». Le coprésident du groupe de travail informel des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée a proposé de travailler en étroite collaboration avec la Chine lors de l'établissement des éléments techniques des systèmes de données de route.

71. Le Groupe de travail a décidé de reprendre l'examen de ce sujet à sa session suivante.

XXI. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules (Point 20 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1.

72. Le secrétaire du Groupe de travail des véhicules automatisés/autonomes et connectés a présenté le document-cadre sur les véhicules automatisés/autonomes (ECE/TRANS/WP.29/2019/34/Rev.1). Il a en outre informé le Groupe de travail de la création de nouveaux groupes de travail informels chargés des prescriptions fonctionnelles relatives aux véhicules automatisés, des méthodes de validation de la conduite automatisée, des enregistreurs de données de route et des systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée ainsi que de la cybersécurité et des mises à jour à distance.

73. Suite aux questions des représentants, le Groupe de travail a noté que les éléments relatifs à l'interface homme-machine et aux activités autres que la conduite qui étaient actuellement débattus au sein du Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) seraient également traités par le groupe de travail informel des prescriptions fonctionnelles relatives aux véhicules automatisés, tandis que les éléments relatifs à la surveillance des conducteurs continueraient d'être examinés par le groupe de travail informel des fonctions de direction à commande automatique.

XXII. Élection du Bureau (Point 21 de l'ordre du jour)

74. Conformément à l'article 37 de son Règlement intérieur (TRANS/WP.29/690, tel que modifié par les amendements 1 et 2), le Groupe de travail a procédé à l'élection de son Bureau le mercredi 9 octobre 2019. M. A. Erario (Italie) et M. K. Hendershot (Canada) ont été respectivement réélus à l'unanimité Président et Vice-Président pour les sessions du Groupe de travail prévues en 2020.

XXIII. Questions diverses (Point 22 de l'ordre du jour)

A. Système d'avertissement en cas d'ouverture des portières

Documents : ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/8.

75. L'expert de l'Allemagne a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRE/2019/8, dans lequel il est proposé que les feux de détresse s'allument lors de l'ouverture d'une portière dans les véhicules non équipés d'un système d'assistance et d'alerte pour les portières, et qui a été transmis au Groupe de travail pour examen.

76. Le Groupe de travail a convenu qu'il n'était pas en faveur de la solution proposée, car elle n'était pas claire sur les personnes qu'il convenait d'avertir (celles se trouvant à l'intérieur du véhicule ou celles se trouvant à l'extérieur), ni sur l'utilité de l'avertissement qui pourrait être émis trop tard, et parce qu'il se demandait si d'autres solutions telles que des capteurs ne seraient pas plus efficaces.

B. Proposition d'amendement à la Résolution R.E.6

Document : ECE/TRANS/WP.29/2019/120.

77. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/WP.29/2019/120, dans lequel sont introduits des éléments pour les contrôles techniques routiers en vue de faire respecter la sûreté des véhicules utilitaires sur la base d'un système d'évaluation des risques pour les exploitants.

78. L'expert de la Communauté européenne a déclaré qu'il ferait part au WP.29 de ses observations sur la proposition.

C. Mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs

Documents : ECE/TRANS/288 et Add.1 et 2 ;
Document informel n° 5 (restreint), septième session du Bureau du Comité en 2019.

79. Le secrétariat a présenté la stratégie du Comité des transports intérieurs jusqu'en 2030 et a rappelé la demande faite au Groupe de travail d'y donner suite en alignant ses travaux sur cette stratégie. Afin d'aider les pays, en particulier les nouvelles Parties contractantes, à poursuivre la mise en œuvre des instruments juridiques dans le domaine de la sécurité routière, le secrétariat avait établi le projet de recommandations du Comité concernant l'amélioration des systèmes nationaux de sécurité routière pour observations par les groupes de travail.

80. Le Groupe de travail a pris note de la demande du Comité et a décidé d'y donner une suite commune par l'intermédiaire du WP.29.

D. Thèmes prioritaires pour le Groupe de travail

Documents : Document informel GRSG-117-53.

81. Le secrétaire a présenté le document informel GRSG-117-53, dans lequel est dressée une liste de sujets prioritaires potentiels des travaux futurs du Groupe de travail. À la suite d'un débat animé entre les représentants, le Groupe de travail a convenu d'une version révisée du document informel (GRSG-117-53-Rev.1) qui alimenterait la contribution du Président aux travaux du Comité de gestion pour la coordination des travaux (AC.2) à sa réunion suivante.

E. Autres questions

Documents : Documents informels GRSG-117-27 et GRSG-117-19.

82. L'expert de l'OICA a présenté le document informel GRSG-117-27, portant sur un assistant de champ de vision comprenant la réalité augmentée. Les experts du Groupe de travail ont participé à un débat animé au cours duquel ont été soulignés les avantages et les inconvénients de cette technologie. Conscient de la nécessité de mesures réglementaires, le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point à son ordre du jour et a invité l'expert de l'OICA à lui présenter une proposition s'y rapportant à sa session suivante.

83. L'expert de la RVIA a présenté le document informel GRSG-117-19, dans lequel sont mises en évidence les particularités des véhicules de loisirs, et a demandé que soit créé un groupe de travail informel des caravanes et camping-cars. Le Président a conclu le bref débat entre représentants en proposant de maintenir ce point à l'ordre du jour et a invité les Parties contractantes à réfléchir à la proposition de créer ce groupe de travail informel.

XXIV. Ordre du jour provisoire de la 118^e session

84. L'ordre du jour provisoire suivant a été adopté pour la 118^e session du Groupe de travail, dont la tenue est prévue à Genève du 30 mars 2020 (à partir de 14 h 30) au 3 avril 2020 (jusqu'à 12 h 30)¹ :

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Amendements aux règlements sur les autobus et les autocars :
 - a) Règlement ONU n° 107 (Véhicules des catégories M₂ et M₃) ;
 - b) Règlement ONU n° 118 (Comportement au feu des matériaux).
3. Règlement ONU n° 26 (Saillies extérieures des voitures particulières).
4. Amendements aux règlements relatifs aux vitrages de sécurité :
 - a) Règlement technique mondial ONU n° 6 (Vitrages de sécurité) ;
 - b) Règlement ONU n° 43 (Vitrages de sécurité).
5. Détection de la présence d'usagers de la route vulnérables :
 - a) Règlement ONU n° 46 (Systèmes de vision indirecte) ;
 - b) Nouveau Règlement ONU sur les systèmes de surveillance de l'angle mort.
6. Règlement ONU n° 55 (Pièces mécaniques d'attelage).
7. Règlement ONU n° 58 (Dispositifs arrière de protection anti-encastrement).
8. Amendements aux règlements concernant les véhicules fonctionnant au gaz :
 - a) Règlement ONU n° 67 (Véhicules alimentés au GPL) ;
 - b) Règlement ONU n° 110 (Véhicules alimentés au GNC/GNL).

¹ Le Groupe de travail a noté que la date limite pour la soumission des documents officiels au secrétariat de la CEE était fixée au 6 janvier 2020, soit douze semaines avant la session.

9. Règlement ONU n° 93 (Protection contre l'encastrement à l'avant).
10. Règlement ONU n° 116 (Dispositifs antivol et systèmes d'alarme).
11. Règlement ONU n° 0 (homologation de type internationale de l'ensemble du véhicule).
12. Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules.
13. Enregistreur de données de route.
14. Échange de vues sur l'automatisation des véhicules.
15. Questions diverses.

Annexe I

[Anglais seulement]

List of informal documents considered during the session**List of informal documents (GRSG-117-...) distributed during the session (English only)**

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
1	(GRSG Chair) Running order of the 117th session of GRSG (8-11 October 2019)	(c)
2	(Secretariat) Request for clarification of a possible inconsistency in UN Regulation No. 144	(a)
3	(Spain) Proposal for amendments to UN Regulation No. 107 (Uniform provisions concerning the approval of category M2 or M3 vehicles with regard to their general construction)	(b)
4	(Chairman of the TF on RWS) Status of discussion after 8 th meeting	(c)
5	(China Automotive Technology and Research Center Co) Chinese Mandatory National Standard GB "Automobile Event Data Recorder system"	(c)
6	(Finland) Draft amendments to UN Regulation No. 55 (Mechanical couplings)	(b)
7	(France) Status of the French legislation on shuttles	(d)
8	(France) Behaviour of M2 & M3 general construction in case of Fire Event	(c)
9	(France) Suggestion for an amendment to UN Regulation No. 55 (Mechanical coupling)	(d)
10	(France) Arrêté du 6 mai 2019 définissant les conditions d'homologation, d'exploitation et de circulation des navettes urbaines	(c)
11	(TF-EMC) Status report to GRSG-117: Proposal for updated R116 EMC annexes	(c)
12	(TF-EMC) Proposal for amendments to GRSG/2019/21	(b)
13	(TF-EMC) Proposal for amendments to GRSG/2019/20	(b)
14	(TF-EMC) Proposal for amendments to GRSG/2019/22	(b)
15	(Italy) Proposal for amendments to UN Regulation No. 67 (LPG vehicles)	(b)
16	(Italy) Proposal for amendments to UN Regulation No. 46 (Devices for indirect vision)	(d)
17	(Italy) Proposal to include free from mirrors in Reg. CEE 46,06	(d)
18	(NGV Global) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/26/Rev.1	(a)
19	(RV Industry Association) Recreation Vehicles and GRSG: Caravans, Campers, Mobile Homes, Mobile Command Centers, and Other RV Applications under GRSG	(c)
20	(Secretariat) Updated provisional agenda for the 117th session of GRSG - listing informal documents up until and including GRSG-117-26	(c)
20-Rev.1	Ibid	(c)
20-Rev.2	Ibid	(c)
21	(EDR/DSSAD IWG) EDR/DSSAD IWG Status Report	(d)
22	(EDR/DSSAD IWG) EDR-DSSAD: Comparison table	(c)
23	(VRU-Proxi IWG) Proposal for a Supplement to UN Regulation No. 151	(c)
24	(VRU-Proxi IWG) Proposal for amendments to Regulation No. [151] (Blind Spot Information Systems for Heavy Vehicles)	(c)
24-Rev1.	Ibid	(a)
25	(European Commission) Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 55 (Mechanical couplings)	(a)
26	(OICA) UN R26 (external projections) Comments to document GRSG/2019/11 Current production radius analysis	(c)
27	(OICA) Direct driving field of vision – Towards a Field Of View Assistant (FOVA)	(c)

<i>No.</i>	<i>(Author) Title</i>	<i>Follow-up</i>
28	(OICA) Proposal for amendments to UN Regulation No. 110	(c)
29	(OICA) UN R116 – Split for IWVTA / New Regulations	(c)
30	(OICA) Proposal for a Supplement to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 144	(a)
31	(OICA) Proposal for a new series of amendments to UN Regulation No. 116 (Anti-theft and alarm systems)	(d)
32	(Korea) Camera monitoring system issues in Korea	(d)
33	(Egypt) Proposal for amendments to R.E.3	(b)
34	(Japan) Status report of Reversing Motion in VRU-Proxi INWG	(d)
35	(OICA) Proposal to withdraw ECE/TRANS/WP.29/2019/93	(a/d)
36	(OICA) Comments on ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/19	(c)
37	(Korea) Progress report of IWG on PSG	(c)
38	(PSG) Status report of IWG on PSG on M.R. [4]	(c)
39	(PSG) Proposal for a new M.R. [4] on PSG	(b)
40	(Germany) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/27	(c)
40-Rev1	Ibid	(c)
40-Rev.2	Ibid	(c)
40-Rev.3	Ibid	(a)
41	(Germany) Proposal for a corrigendum to UN Regulation No. 46	(b)
42	(Germany) Proposal for a corrigendum to UN Regulation No. 46	(b)
43	(Korea) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33	(c)
44	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRSG/2019/34	(c)
44-Rev.1	Ibid	(a)
45	(OICA) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRSG/2019/2	(a)
46	(CLEPA) Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32	(c)
47	(Russian Federation) Proposal for a consolidated 01 series of amendments to UN Regulation No. 144	(c)
48	(European Commission) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP29/GRSG/2019/19	(c)
49	(Korea) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/33	(a)
50	(European Commission) Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/32	(c)
51	(OICA) Proposal for amendments to GRSG-117-50	(a)
52	(Liquid Gas Europe) Proposal for amendments to UN Regulation No. 67	(c)
53	(Secretariat) GRSG priorities – proposal	(c)
53-Rev.1	Ibid	(d)
54	(OICA) Proposal for amendments ECE/TRANS/WP.29/GRSG/2019/30	(a)
55	(EC) Proposal based on GRSG-117-48	(a)

Notes:

- (a) Adopted/endorsed for consideration at WP.29.
- (b) Resume consideration on the basis of an official document.
- (c) Consideration completed or to be superseded.
- (d) Resume consideration at next session

Annexe II

Proposition d'amendements au Règlement ONU n° [151] (Systèmes de surveillance de l'angle mort pour les véhicules lourds)

Le texte reproduit ci-dessous a été établi sur la base du document ECE/TRANS/WP.29/2019/28, tel que modifié par les documents informels GRSG-117-23 et GRSG-117-24-Rev.1. Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement (voir ECE/TRANS/WP.29/2019/28) figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions.

I. Proposition

Ajouter le nouveau paragraphe 0.7, libellé comme suit :

« 0.7 Le présent Règlement permet aux services techniques de mettre à l'épreuve d'autres combinaisons plus ou moins aléatoires de paramètres qui ne sont pas indiquées dans le tableau 1 de l'appendice 1. On s'attend que les systèmes en soient plus robustes, mais cela rend aussi la procédure d'essai plus complexe.

Afin de permettre une détermination appropriée de la réussite ou l'échec du système conformément aux prescriptions de la section 5, on trouvera à l'annexe 3 une méthode de calcul des valeurs de réussite et d'échec. Il peut toutefois exister des contradictions entre certaines prescriptions lorsqu'un signal d'information n'est pas autorisé pour un cas de figure mais est requis pour un autre, le vélo et le véhicule se trouvant dans exactement les mêmes positions relatives, mais pour des rayons de braquage et des points d'impact théoriques différents (et qui ne sont pas détectables par le système aux points d'information respectifs).

Par conséquent, l'évaluation du critère "premier point d'information" n'est pas effectuée pour ce type d'essais ; il est considéré comme suffisant que l'essai de fausse alerte (panneau de signalisation) soit réussi. »

Paragraphe 2.16, modifier comme suit :

« 2.16 "Angle avant droit du véhicule", la projection du point résultant de l'intersection du plan latéral du véhicule (à l'exclusion des dispositifs de vision indirecte) et du plan avant du véhicule (à l'exclusion des dispositifs de vision indirecte **et de toute partie du véhicule située à plus de 2,0 m au-dessus du sol**) sur la surface de la route ; ».

Paragraphe 5.2, modifier comme suit :

« 5.2 Prescriptions générales

5.2.1 L'efficacité du système de surveillance de l'angle mort ne doit pas être perturbée par des champs magnétiques ou électriques. Cette condition est réputée être remplie si le système est conforme aux prescriptions techniques et aux dispositions transitoires de la série 04 d'amendements ou de toute autre série ultérieure d'amendements au Règlement ONU n° 10.

5.2.2 À l'exception des éléments externes du système de surveillance de l'angle mort qui font partie d'un autre dispositif soumis à des prescriptions particulières en matière de saillie, les éléments externes du système peuvent dépasser de 100 mm au maximum la largeur du véhicule. »

Paragraphe 5.3.1.4, modifier comme suit :

- « 5.3.1.4 Le système de surveillance de l'angle mort doit donner un signal d'information au dernier point d'information concernant tout vélo se déplaçant à une vitesse comprise entre 5 km/h et 20 km/h, à une distance latérale entre le vélo et le véhicule comprise entre 0,9 et 4,25 m, ce qui, si le conducteur du véhicule appliquait un mouvement de direction normal, pourrait entraîner une collision entre le vélo et le véhicule, le point d'impact étant situé entre 0 et 6 m par rapport à l'angle avant droit du véhicule. **Toutefois, le signal d'information n'est pas nécessaire lorsque la distance longitudinale relative entre le vélo et l'angle avant droit du véhicule est supérieure à [30] m vers l'arrière ou à [7] m vers l'avant.** »

Paragraphe 6.5.1, modifier comme suit :

- « 6.5.1 En utilisant des ~~éônes~~ **marques** et le mannequin à vélo, former un couloir conformément à la figure 1 de l'appendice 1 du présent Règlement et aux autres dimensions indiquées dans le tableau 1 de l'appendice 1 du présent Règlement. »

Paragraphe 6.5.8, modifier comme suit :

- « 6.5.8 Vérifier que le signal d'information sur l'angle mort n'a pas été activé lorsque le véhicule a dépassé le panneau de signalisation et les ~~éônes~~ **marques**, tant que le mannequin cycliste était à l'arrêt. »

Paragraphe 6.7, modifier comme suit (extrait du document informel GRSG-117-24) :

- « 6.7 Le constructeur doit démontrer, à la satisfaction du service technique et de l'autorité d'homologation de type, au moyen de documents, de simulations ou de tout autre moyen, que le signal d'information sur l'angle mort n'est pas activé, comme décrit au paragraphe 6.5.10, lorsque le véhicule dépasse tout objet stationnaire ordinaire autre qu'un panneau de signalisation. En particulier, les voitures en stationnement **et les cônes de signalisation** doivent être ~~prises~~ **pris** en compte. »

Paragraphes 6.5.9 à 6.5.10, modifier comme suit :

- « 6.5.9 Répéter les opérations décrites aux paragraphes 6.5.1 à 6.5.8 pour les épreuves indiquées au tableau 1 de l'appendice 1 du présent Règlement.

Lorsque cela est jugé justifié, le service technique peut choisir des épreuves **additionnelles** différentes de celles indiquées dans le tableau 1 de l'appendice 1, dans les plages de vitesse du véhicule et du vélo et dans la plage de distances latérales, comme indiqué aux paragraphes 5.3.1.3 et 5.3.1.4.

Le service technique doit vérifier que la combinaison de paramètres dans les épreuves choisies conduirait à une collision entre le vélo et le véhicule, le point d'impact se situant dans la plage spécifiée au paragraphe 5.3.1.4, et doit s'assurer que le véhicule se déplace à la vitesse sélectionnée lors du franchissement de la ligne C de la figure 1 de l'annexe 1 en ajustant de manière appropriée les distances de départ et la longueur du couloir pour le véhicule et pour le vélo.

Le critère "premier point d'information" est réputé respecté lorsque des cas de figure autres que ceux indiqués dans le tableau 1 de l'annexe 1 du présent Règlement sont mis à l'essai.

- 6.5.10 L'épreuve est considérée comme réussie si le signal d'information sur l'angle mort s'est déclenché dans tous les cas prévus au tableau 1 de l'appendice 1 du présent Règlement avant que **le point du véhicule situé le plus en avant ait franchi** atteint la ligne C, **mais pas avant que le point du véhicule situé le plus en avant ait atteint la ligne D** (voir le paragraphe 6.5.7 ci-dessus, **dans lequel la ligne D ne concerne que les cas de figure indiqués dans le tableau 1 de l'appendice 1**) et s'il ne s'est pas déclenché lorsque le véhicule

a franchi le panneau de signalisation (voir le paragraphe 6.5.8 ci-dessus). **Toutefois, le signal d'information n'est pas nécessaire lorsque la distance longitudinale relative entre le vélo et l'angle avant droit du véhicule est supérieure à [30] m vers l'arrière ou à [7] m vers l'avant.**

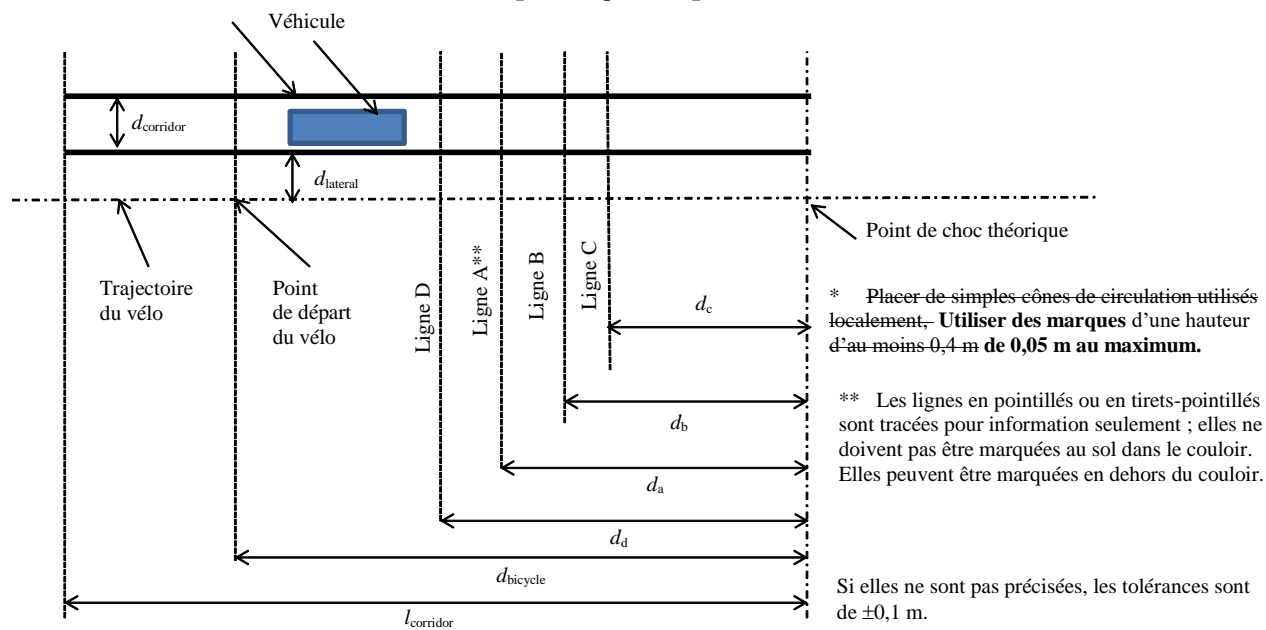
Pour les vitesses inférieures ou égales à 5 km/h, l'essai est jugé concluant lorsque le signal d'information est activé 1,4 s avant que le vélo ait atteint le point de choc théorique spécifié sur la figure 1 de l'appendice 1. ~~Pour les vitesses comprises entre 5 et 10 km/h, la valeur de d_c doit être de 5 m.~~

Pour les véhicules roulant à une vitesse maximale de 5 km/h, il est jugé satisfaisant que le signal d'information soit activé 1,4 seconde avant que la bicyclette n'ait atteint le point de collision théorique, comme indiqué à l'appendice 1, figure 1. ~~Pour des vitesses de véhicules comprises entre 5 et 10 km/h, la valeur de d_c est de 5 m.~~

Pour les vitesses supérieures à 25 km/h, lorsque la distance d'arrêt est supérieure à 15 m, la valeur de la distance d_c telle qu'illustrée par la figure 1 de l'appendice 1 doit être telle que précisée dans le tableau 2 de l'appendice 1. »

Appendice 1, figure 1, modifier comme suit :

Délimiter le couloir à l'aide de cônes marques* espacés espacés de 5 m au maximum



Appendice 1, tableau 1, modifier comme suit :

Épreuve	$v_{bicycle}$ [km/h]	$v_{vehicle}$ [km/h]	$d_{lateral}$ [m]	d_a [m]	d_b [m]	d_c [m]	d_d [m]	$d_{bicycle}$ [m]	$l_{corridor}$ [m]	$d_{corridor}$ [m]	À titre d'information seulement (sans influence sur les paramètres des épreuves)		
											Point d'impact [m]	Rayon de braquage [m]	
1	20	10	1,25	44,4	15,8	15	26,1	65	80	Largeur du véhicule + 1 m	6	5	
2	20	10			22	15	32,3				0	10	
3	20	20			38,3	38,3	65 –				6	25	
4	10	20	4,25	22,2	43,5	15	43,2				0	25	
5	10	10			19,8	19,8	65 –				0	5	
6	20	10			44,4	14,7	15				26,1	6	10
7						17,7					29,1	3	10

Annexe 3, derniers paragraphes, modifier comme suit :

« Pour les vitesses inférieures à 5 km/h, il suffit que le signal d'information soit déclenché à une distance qui corresponde à un temps restant avant la collision de 1,4 s (résultat analogue à ceux des épreuves statiques). ; ~~pour les vitesses comprises entre 5 et 10 km/h, la valeur de d_e est ramenée à 5 m.~~

Enfin, d_a correspond au premier point d'information. La valeur de cette variable est égale à la somme de d_e et de la distance correspondant à un temps de parcours de 4 s, le résultat étant ajusté pour tenir compte du point d'impact si celui-ci ne se situe pas à 6 m :

$$d_a = d_e + 4s \cdot v_{vehicle} + (6m - Impact Position).$$

Ces formules permettent de remplir complètement le tableau 1 de l'appendice 1 pour les cas de figure qui n'y sont pas déjà décrits. »

Annexe III

Groupes informels relevant du Groupe de travail

<i>Groupe de travail informel</i>	<i>Président</i>	<i>Secrétaire</i>
Vitrages de toit panoramique (PSG)	M. S. B. Eom (République de Corée) (coprésidé par M. Th. Fuhrmann-Baecker (Allemagne)) Tél. : +82 31 369 02 17 Courriel : sbeom@ts2020.kr	M. S. Müller von Kralik (CLEPA) Tél. : +49 89 857 94 16 25 Courriel : Bianca.Reutr@webasto.com
Détection d'usagers de la route vulnérables à faible distance (VRU-Proxi)	M. Y. Matsui (Japon) (Président) M. P. Broertjes (CE) (Vice-président) Tél. : +81 422 41 3371 Courriel : ymatsui@ntsel.go.jp Tél. : +32 2 299 49 33 Courriel : peter.broertjes@ec.europa.eu	M. Johan Broeders (OICA) Tél. : ++31 40 214 50 33 Courriel : johan.broeders@daftrucks.com
Comportement général des véhicules des catégories M ₂ et M ₃ en cas d'incendie (BMFE)	M. F. Herveleu (France) (Président) Tél. : +33 1 69 80 34 07 Courriel : fabrice.herveleu@utacceram.com	M. O. Fontaine (OICA) Tél. : +33 1 43 59 00 13 Courriel : ofontaine@oica.net
Enregistreurs de données de route et systèmes de stockage de données pour la conduite automatisée (EDR/DSSAD)	M. T. Guiting (Pays-Bas)* M. Niikuni (Japon)* M ^{me} J. Doherty (États-Unis)*	M. O. Fontaine (OICA)

* Coprésidents du groupe de travail informel.